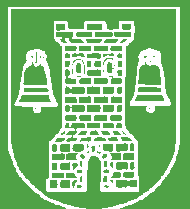


# TÅRNBY KOMMUNE

---

Miljørapport  
Miljøvurdering af Lokalplan KLK 2016  
Supplerende lokalplan for Lufthavnens  
Østområde



## Ikke teknisk resume

Lokalplan for Østområdet muliggør, at der på de inddæmmede arealer i lufthavnens østområde kan etableres lufthavnsrelaterede service og forsyningsfunktioner. Miljørapporten belyser de miljømæssige konsekvenser, som lokalplanen har indenfor følgende to overordnede emner:

- Beskyttet natur og arter
- Trafik – tilgængelighed og sikkerhed

### Beskyttede arter

Indenfor lokalplanens område er der konstateret en bestand af den beskyttede grønbrogede tudse. Beskyttelsen betyder, at den grønbrogede tudses leve og ynglesteder ikke må ødelægges eller forringes.

Vedtagelse af lokalplanen vil medføre at områder, hvor tudserne i dag søger føde og skjul, bliver bebygget. For at fastholde bestanden af grønbrogede tudser er det afgørende, at der er adgang til egnede vandhuller til at yngle i. Det primære ynglested for den grønbrogede tudse i lokalplanområdet er vandhullet ved gipsdepotet. Dette vandhul er beskyttet og ændres ikke som følge af lokalplanen. Derudover yngler tudserne i enkelte midlertidige vandhuller spredt ud over lokalplanområdet.

Derfor er der i lokalplanen udlagt et friareal på 11 ha til den grønbrogede tudse. Dette friareal skal anlægges og vedligeholdes, så det er optimalt som leve, føde og ynglested for den grønbrogede tudse. Der skal indenfor friarealet etableres ekstra vandhuller som tudserne kan yngle i. Desuden skal der etableres områder med jord eller grus som tudserne kan overvintre i samt bunker af sten, der kan fungere som skjulesteder. I hele friarealet skal bevoksningen udgøres af lave græsser eller stenuarter og tilgroning skal forhindres, da den grønbrogede tudse foretrækker åbne arealer.

Udover de 11 ha er der lokalplanen i krav om yderligere 2 ha grønne arealer i forbindelse med bebyggelse. Disse supplerende arealer anlægges i forbindelse med friarealet og vedligeholdes på samme måde som friarealet.

Det er i miljørapporten vurderet, at etableringen af et sådan friareal for den grønbrogede tudse sammen med beskyttelsen af tudsens primære ynglested i vandhullet ved gipsdepotet vil sikre, at de vilkår som den nuværende bestand har i østområdet opretholdes. Dette til trods for, at en større del af den grønbrogede tudses fødeområde med tiden vil blive bebygget, som følge af de udviklingsmuligheder lokalplanen giver.

### Trafik

Udbygningen af Lufthavnens Østområdet vil medføre mere trafik primært fra nord via Øresundsmotorvejen og Rundkørsel Øst til Kystvejen. Kystvejen er den eneste adgangsvej til lokalplanområdet. Kystvejen går fra Københavns Lufthavns østområde til Dragør kommune langs med Øresund og Københavns Lufthavn. Trafikken på Kystvejen er i dag på hverdage ca. 10.300 biler i døgnet. Kystvejens kapacitet vurderes at være 12.000 biler i døgnet.

Miljørapporten fokuserer på den trafik, der forventes genereret fra kontorbyggeri, fragtcentre, parkeringsanlæg og bilklargøring i lokalplanområdet. Nedenstående tabel viser hvor mange biler pr. døgn i hverdage udbygningen giver i den nordlige del af Kystvejen.

Funktion	Forudsætning	Genereret trafik på Kystvejen nord	Periode for ny trafik
Cargo center	1.000.000 tons/år 20 tons pr. lastbil	400 biler/døgn	Ikke spidstimer
Parkering	1.500 pladser, 90,0 % udnyttelse 8 dage/parkering	338 biler/døgn	Ikke spidstimer
Kontorbyggeri	40.000 m <sup>2</sup>	1.890 biler/døgn	Spidstimer

Car care	120.000 udlejningsbiler pr. år	600 biler/døgn	Jævnt fordelt
----------	--------------------------------------	----------------	---------------

En fuld udbygning af lokalplanområdet vil overskride Kystvejens kapacitet på 12.000 biler i døgnet. Det er dog især i forbindelse med afviklingen af trafikken mellem Kystvejen og Øresundsmotorvejen/ Københavns Lufthavn at udbygningen af østområdet hurtigst vil medføre påvirkninger på trafikken. Trafikken overvåges af Tårnby og Dragør kommuner ved hjælp af årlige tællinger. Udviklingen i trafikken på Kystvejen vil derfor blive fulgt nøje.

Det er i miljørapporten vurderet, at selv mindre udbygninger indenfor lokalplanområdet kan medføre problemer med trafikafviklingen i Rundkørsel Øst og generere problemer med trafikafviklingen til og fra Kystvejen og Øresundsmotorvejen /Amager Strandvej.

Udbygningen af lokalplanområdet vil desuden medføre mere tung trafik på Kystvejen, primært pga. muligheden for at etablere fragtcetre. Desuden vil udbygningen medføre, at der skal etableres flere overkørsler på den østlige side af Kystvejen. Enhver ny overkørsel vil udgøre en sikkerhedsrisiko i forhold til cyklister og ligeudkørende bilister på Kystvejen. Lokalplanen fastlægger derfor at der maksimalt kan etableres 8 overkørsler til lokalplanområdet.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

---

<b>Indhold og alternativ</b> .....	4
Indledning .....	4
Planforslagets indhold og formål .....	4
Afgrænsning og metode .....	5
0-alternativ .....	5
<b>Beskyttede naturtyper og arter</b> .....	6
Eksisterende forhold.....	5
0-alternativet.....	9
Miljøvurdering ift. beskyttede naturtyper og arter.....	9
Afværgeforanstaltninger .....	10
Overvågning.....	11
<b>Trafik - Tilgængelighed og sikkerhed</b> .....	12
Eksisterende forhold.....	12
Miljøvurdering – Tilgængelighed sikkerhed .....	14
Afværgeforanstaltninger .....	16
Overvågning.....	16
Referencer .....	17
<b>Bilag 1 Scopingskema</b>	

## INDHOLD OG ALTERNATIV

---

### Indledning

Tårnby Kommune har vurderet, at lokalplanforslag for Københavns Lufthavns Østområde skal miljøvurderes i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer, lov nr. 316 af 5. maj 2004. Nærværende rapport udgør den lovpligtige miljørapport iht. §7 stk. 2.

Lokalplanområdet omfatter en del af det indæmmede areal, der er etableret sammen med Øresundsanlægget. Lokalplanen dækker et område på ca. 33 ha og afgrænses mod vest af Kystvejen og mod øst af DSB klargøringscenter, Bane Danmarks specialdepot for jord og mod syd af Øresund. Umiddelbart nord for området er der indrettet lufthavnsparkeplanlægning P17.

### Planforslagets indhold og formål

Lokalplan for Østområdet skal supplere det eksisterende plangrundlag for Københavns Lufthavn i Kastrup og muliggøre, at de indæmmede arealer i lufthavnens østområde kan anvendes til lufthavnsrelaterede service og forsyningsfunktioner. Lokalplanforslaget giver mulighed for etablering af luftfragt virksomheder, der har behov for en tæt beliggenhed til lufthavnen. Østområdet skal kunne rumme bygninger og anlæg til f.eks. transport- og fragtvirksomheder, der kan håndtere og udveksle gods mellem bil og fly. Derudover rummer lokalplanforslaget mulighed for at etablere en række andre lufthavnsrelaterede servicefaciliteter såsom parkeringsanlæg, catering, lagerfaciliteter, herunder bagagelager, klargøringsfaciliteter og værksteder samt administration i tilknytning til disse funktioner. Lokalplanforslaget rummer desuden mulighed for at etablere kontorfaciliteter til København Lufthavns egen administration.

Lokalplanområdet opdeles i lokalplanen i delområderne 1, 1a og 2. Område 1 udgør et areal på 20,4 ha og er det areal der ønskes anvendt til bebyggelse. Område 1a udgør et areal på 11 ha og udgør et friareal for områdets bestand af grønbrogede tudser. Område 2 udgør et areal på 1,8 ha og rummer redningshaven for Københavns Lufthavn.



### Afgrænsning og metode

Tårnby Kommune har foretaget en indledende afgrænsning (scoping) i henhold til Miljøvurderingslovens §3 og de kriterier listet i Lovens bilag 2. Scopingskema kan ses i rapportens bilag 1. Dette har resulteret i følgende parametre der indgår i miljøvurdering af lokalplanforslaget:

- Trafik - sikkerhed, tryghed og tilgængelighed
- Fauna og flora – beskyttede områder og arter
- Landskab - kystlandskabet

Kystlandskabet er nærmere beskrevet og vurderet i lokalplanredegørelsen og indgår derfor ikke som selvstændigt punkt i nærværende miljørapport. De udvalgte kriterier har været i høring hos relevante myndigheder. Der er ikke indkommet kommentarer til denne afgrænsning i høringsperioden.

I lokalplanen indgår en arealreservation til en fremtidig jernbane. Der er ikke aktuelle planer om etablering af denne jernbane, og en eventuel fremtidig bane vil kræve et nyt plangrundlag. Denne miljøvurdering forholder sig derfor ikke til eventuelle konsekvenser af et baneanlæg gennem området.

### 0 - alternativ

Der er ikke behandlet andre alternativer i miljørapporten end 0 – alternativet, der beskriver udviklingen hvis ikke lokalplanen vedtages. Lokalplanområdet er i dag godkendt til jorddepot for Københavns Lufthavn og vil fremover kunne anvendes som sådan. I dag anvendes dog kun en mindre del af arealet til jorddepot.

Københavns Lufthavns Redningshavn er ligeledes en del af lokalplanområdet. Redningshavnen er etableret og kan fortsat anvendes som sådan, såfremt lokalplanen ikke vedtages.

## BESKYTTEDE NATURTYPER OG ARTER

---

### Eksisterende forhold

Lokalplanområdet rummer en sø, der er en beskyttet naturtype. Søen, der er beskyttet efter Naturbeskyttelsesloven §3, er beliggende i den sydlige del af lokalplanområdet ved et nedlagte gipsdepot.

Desuden forekommer den Grønbrogede tudse talrigt i og omkring lokalplanområdet. Grønbrogede tudse er en internationalt beskyttet art, der er opført på Habitatdirektivet bilag IV (Direktivet for bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter 92/93/EØF). Den grønbrogede tudse er som andre padder fredet og må ikke fanges eller slås ihjel. Endvidere må den grønbrogede tudses yngle- og rasteområder ikke må beskadiges.

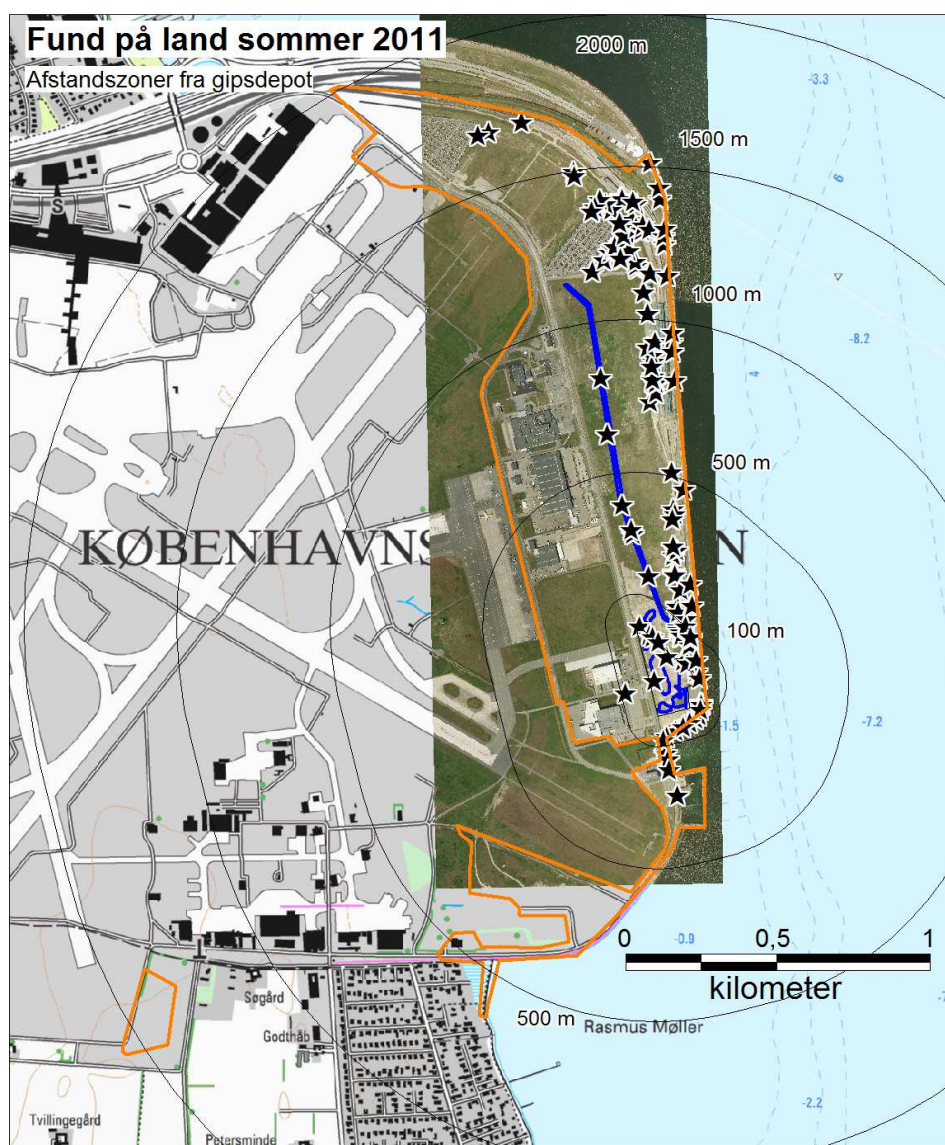


Grønbrogede tudse (*Bufo variabilis*) Foto:Hans Ole Andersen, Tårnby Kommune

Den grønbrogede tudse er 6 – 9 cm lang, grålig og har grønne pletter med sort kant. Den lever af småinsekter såsom myrer, stankelben og biller. Den lægger sine æg i mange typer af vandhuller sålænge de er åbne, solbeskinnede uden meget bevoksning langs kanterne. Den ynder at yngle i nye midlertidige vandhuller, hvor der ikke konkurrence fra andre padder eller fisk. I dagtimerne opholder tudserne sig under sten eller i huller i jorden. Om efteråret graver de sig ned i jorden eller musegange og overvintrer.

Forekomst af grønbroget tudse i og omkring lokalplanområdet er undersøgt grundigt ved natlige gennemgange flere gange i løbet af sommeren i 2011. Undersøgelserne har vist, at tudserne udenfor yngletiden især opholder sig nær gipsdepotet, på baneterrænet ved DSB's klargøringsarealer, og omkring varmecentralen. De to sidstnævnte områder (baneterræn og varmecentral), ligger begge udenfor lokalplanområdet.

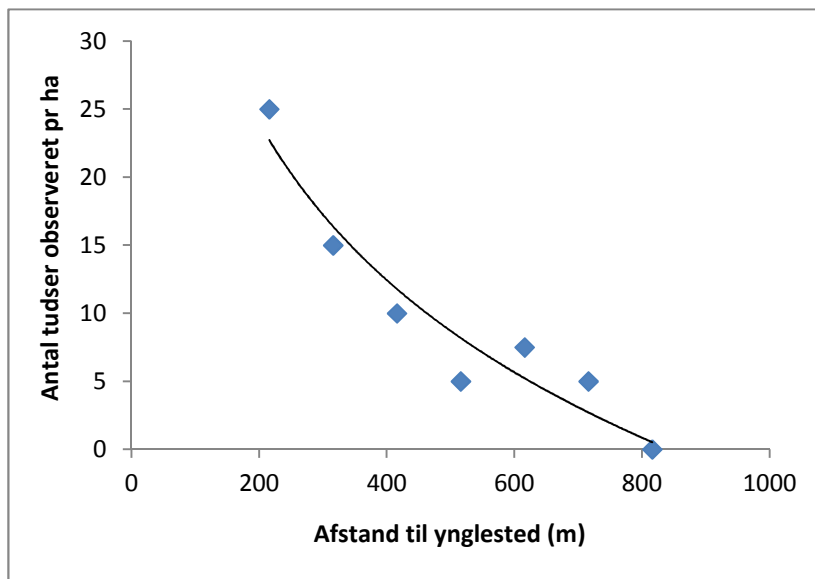
I forbindelse med undersøgelserne i 2011 er det vurderet, at den samlede bestand af grønbroget tudse i østområdet ved Københavns Lufthavn er på mere end 500 voksne dyr. Denne vurdering er forbundet med en betydelig usikkerhed, og bestanden må forventes at variere betydeligt fra år til år. Samtlige observationer fremgår af kort i Figur 1.



Figur 1. Forekomst af grønbroget tudse på land ved undersøgelser i 2011. (DDO udlånt af Københavns Lufthavn A/S. Alle anvendelser sker på vegne af Københavns Lufthavn uden ansvar og omkostninger for Amphi Consult).

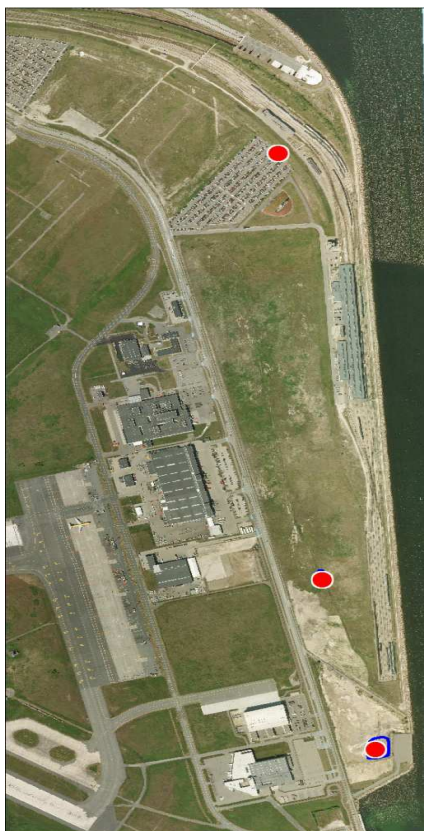


Figur 2 viser, at antallet af tudser observeret på land stiger jo nærmere man kommer det primære ynglested for den grønbrogede tudse.



Figur 2. Antal tudser pr ha observeret i 2011 i baneterrænet nord for gipsdepotet (ynglested). Antallet af tudser er omregnet til en tæthed pr ha (10.000 m<sup>2</sup>).

Efterfølgende undersøgelser har alene fokuseret på forekomster på ynglestederne. Yngleforekomster af grønbroget tudse er i perioden 2011-2015 undersøgt i tre områder som vist på nedenstående kort.



Ynglesteder for grønbroget tudse undersøgt i perioden 2011-2015. Nordligst grøften ved P17 (udenfor lokalplanområdet), i midten grøften nord for gipsdepotet og sydligst gipsdepotet (begge indenfor lokalplanområdet).

Data fra overvågning af ynglestederne er opsummeret i Tabel 1. Det maksimale antal voksne dyr, der er observeret gipsdepotet er vigende i perioden frem til 2014. Dette er sandsynligvis blandt andet et udtryk for,

at området er under gradvis tilgroning. Tallene fra 2015 antyder dog, at bestanden er i stigning. Det må dog understreges, at bestandstørrelsen ikke er opgjort i detaljer. Der er alene tale om det største antal voksne dyr, som er observeret i yngletiden. Dette kan anvendes som et usikkert indeks for bestandstørrelsen.

*Tabel 1. Yngleforekomster af grønbroget tudse ved Københavns lufthavn i perioden 2011-2015. "Max" angiver de højeste antal dyr det har været muligt at optælle på en gang. Dette tal afspejler ikke bestandstørrelsen korrekt. (+) angiver lokaliteter med forekomst af haletudser, men hvor det vurderes at lokaliteten er udtørret inden haletudserne kunne forlade vandet. Nd.: lokaliteten ikke undersøgt.*

	2011	2012	2013	2014	2015
Gipsdepotet					
- Voksne	Max 102	Max 40	Max 38	Max 62	Max 100
- Yngel	+	+	+	+	+
Grøft nord for gipsdepot					
- Voksne	Max 18	0	0	Max 34	Max 18
- Yngel	? (tør i maj)	0	(+)	(+)	0
Grøft ved P17					
- Voksne	Nd.	Nd.	0	Max 1	Max 1
- Yngel	+	Nd.	(+)	0	0

Det fremgår at langt hovedparten af de ynglende dyr findes i gipsdepotet i den sydlige del af lokalplanområdet. Den grønbrogede tudses eneste stabile ynglested i området, findes i vandhullet ved gipsdepotet i den sydlige del af lokalplanområdet. I fugtige perioder kan arten også yngle i afvandsgrøfter umiddelbart nordøst for lokalplanområdet (nær P17), og i grøfter beliggende midt i lokalplanområdet. Disse midlertidige ynglesteder er imidlertid ikke afgørende for bestandens overlevelse i området. Det er søen ved gipsdepotet der betinger artens fortsatte forekomst i området i den aktuelle situation. Yngleforekomster de øvrige steder er typisk observeret efter længere regnvejrperioder, hvor små vandsamlinger tiltrækker enkelte yngleaktive dyr. De midlertidige ynglesteder kan have betydning for bestandens størrelse, men er ikke afgørende for bestandens overlevelse i området.

### 0-alternativet

Hvis lokalplanforslaget ikke vedtages vil hovedparten af området fortsat kunne anvendes som jorddepot. Søen ved gipsdepotet vil være uberørt, da det er beskyttet og ikke må ændres. De områder der anvendes til jorddepot vil være dækket af jordbunker, der med tiden vil blive dækket med bevoksning. Langt størstedelen af lokalplanområdet anvendes i dag ikke til jorddepot og er dækket af græs og småbuske. Igennem området løber en grøft, der anvendes som yngleområde for den grønbrogede tudse, når der er nok vand i grøften.

Lokalplanområdet vil med tiden gro yderligere til og derved påvirke den grønbrogede tudses muligheder for fouragering. Grøfter og vandhuller, der er egnede til midlertidige vandhuller vil ligeledes gro yderligere til og måske med tiden blive uegnede som ynglesteder for den grønbrogede tudse. Der er dog mulighed for at der opstår nye vandhuller i områder, hvor der er udlagt jord ifbm. jorddepotet. Københavns Lufthavn bekæmper aktivt fugle i og omkring Lufthavnen af hensyn til flysikkerheden, hvilket kan være til fordel for den grønbrogede tudse, fordi der er færre tudser og yngel, der bliver spist.

### Miljøvurdering i forhold til beskyttede naturtyper og arter

Lokalplanen vil ikke påvirke tudsernes vigtigste ynglested, vandhullet ved gipsdepotet, der samtidig er en beskyttet naturtype. Grønbroget tudse er en udpræget pionerart som typisk koloniserer nyskabte vådområder, og ofte forsvinder igen, når vegetation i vådområderne breder sig. Det er muligt at fastholde arten i et bestemt ynglested ved at forhindre tilgroning. Det er tilsvarende meget nemt at etablere nye ynglesteder til arten, som kan forventes hurtigt at komme i anvendelse, hvis de placeres nær eksisterende ynglesteder.

På basis af undersøgelserne i 2011 vurderes det, at bestanden kræver et fourageringsareal på ca. 400 m<sup>2</sup> pr tudse (dvs. ca. 20 ha til 500 dyr). Derudover kræves betydelige arealer med skjulesteder og ynglesteder, for at områdets samlede økologiske funktion kan bevares. Det supplerende areal blev i 2011 vurderet til yderligere ca. 10 ha. I alt ca. 30 ha i hele østområdet inklusiv lokalplanområdet. Undersøgelserne fra 2011 har vist, at tætheden af tudser på landlevesteder stiger, jo nærmere man kommer de arealer, som ligger nær

ynglestedet i den sydligste del af lokalplanområdet (gipsdepotet). Det er derfor af særlig betydning at bebyggelsen i lokalplanen koncentrerer sig i områdets nordlige del, på størst mulig afstand af det vigtigste ynglested for arten og at friarealet udlægges i umiddelbar forbindelse til det primære ynglested.



Kort over lokalplanens delområder

Der udlægges i lokalplanen et 11 ha stort friareal til tudserne i lokalplanområdets syd og østlige del. Friarealet udgør delområde 1a og indeholder den beskyttede sø ved gipsdepotet. Der stilles krav om, at dette areal skal anlægges og plejes, så det egner sig som fouragerings- og levested for den grønbrogede tudse. Lokalplanen reserverer således et omfattende areal, som anlægges og plejes efter de anvisninger der gives i bilag 1 til lokalplanbestemmelserne. Der reserveres yderligere 2 ha som defineres løbende, indenfor de områder som bebygges. Disse arealer sikres en sammenhæng med friarealet og levesteder udenfor lokalplanområdet. Lokalplanen sikrer at tilladelse til ibrugtagning af ny bebyggelse vil forudsætte anlæg og vedligehold af friarealet til den grønbrogede tudse. Det konkluderes på den baggrund, at lokalplanen ikke vil påvirke områdets økologiske funktion for grønbroget tudse.

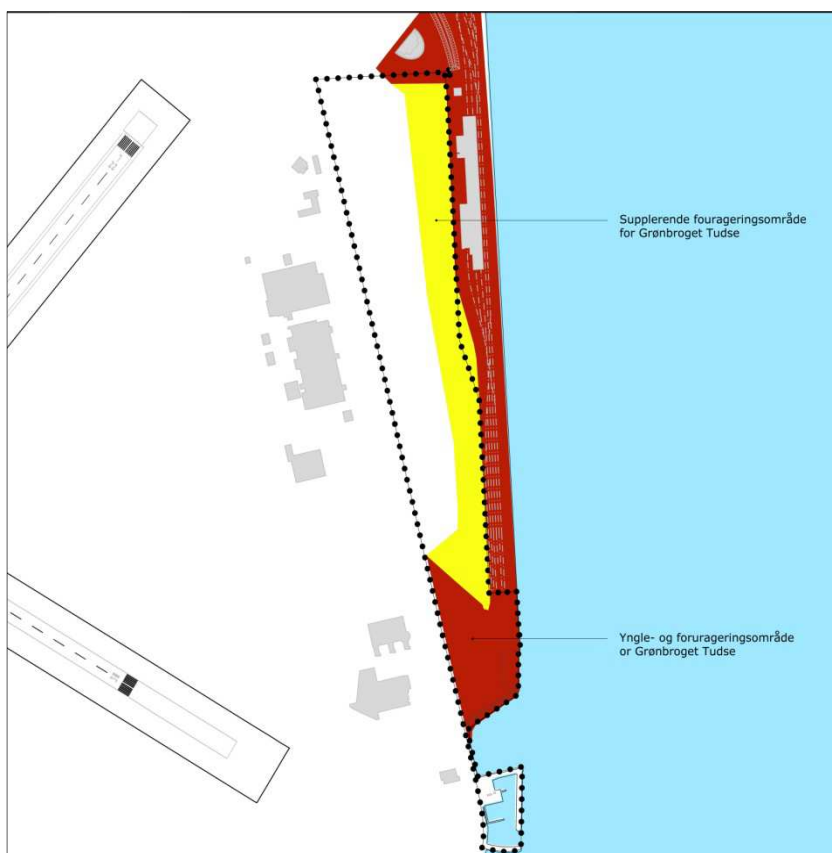
Dette forudsætter korrekt og tilstrækkelig implementering af de krav, der er specificeret i lokalplanens bilag 1.

### Afværgeforanstaltninger

I det aktuelle planforslag sikres en række hensyn til grønbroget tudse. Det vigtigste hensyn til sikring af bestanden af grønbroget tudse i området er reservering af et friareal til tudserne. Lokalplanen forhindrer ændringer og bebyggelse på de vigtigste eksisterende yngelsteder og fourageringsområder, så længe der fortsat findes grønbroget tudse i området.

De reserverede arealer skal desuden anlægges og plejes optimalt for grønbroget tudse. I alt er 11 ha indenfor lokalplanområdet defineret på forhånd, som arealer hvor der skal skabes levesteder for grønbroget tudse, heraf er langt hovedparten beliggende i direkte tilknytning til ynglestedet i den sydlige del af område 1a.

Derudover sikrer planen en sammenhængende nord-sydgående spredningskorridor i direkte tilknytning til jernbaneterrænet mod øst. Dette sikrer den afgørende mulighed for, at grønbroget tudse kan sprede sig til egnede levesteder mod nord, fx i tilknytning til varmecentralen nord for lokalplanområdet.



Kort der viser spredningskorridor fra friarealer og levesteder udenfor lokalplanområder

Lokalplanen forhindrer at Kystvejen flyttes til et tracé længere mod øst. Dette har tidligere indgået i planlægningen, med den konsekvens at trafikken ville komme nærmere de største forekomster af grønbroget tudse. Trafikken på kystvejen vil således ikke påvirke tudserne anderledes end i dag. Derudover sikrer lokalplanforslaget at bebyggelsen koncentrerer sig i lokalplanområdets nordlige del, på størst mulig afstand af det vigtigste ynglested for grønbroget tudse.

For at sikre at indretning, anlæg, og pleje af arealer til grønbroget tudse er der i lokalplanen stillet krav om at tilladelse til endelig ibrugtagning af nye bygninger indenfor lokalplanområdet forudsætter at bilag 1 er fulgt og arealer til grønbroget tudse er implementeret.

### Overvågning

Der er løbende foretaget tællinger af bestanden af grønbroget tudse i lokalplanområdet. Kommunen overvåger som myndighed iht. naturbeskyttelsesloven omfanget af yngel i gipsdepotet og anlagte ynglesteder. Kommunen vil endvidere løbende vurdere, hvorvidt friarealer plejes tilstrækkeligt iht. krav specificeret i bilag 1 til lokalplanen.

Der skal hvert år gennemføres en tælling af voksne individer i gipsdepotet og i øvrige anlagte ynglesteder på friarealet. Der skal hvert tredje år gennemføres en tælling af voksne individer i og udenfor lokalplanområdet for at vurdere, hvorvidt pleje foranstaltningerne har den ønskede effekt på bestandens størrelse og trivsel. Optælling skal ske af faglige kompetente personer med stort kendskab til den grønbrogede tudses ynglebologi og adfærd.

Derudover vil Kommunen føre tilsyn med at tiltag til beskyttelse af tudserne under bygge- og anlægsarbejde er tilstrækkelige.

## TRAFIK – TILGÆNGELIGHED OG SIKKERHED

---

En vurdering af lokalplanens trafikale konsekvenser for så vidt angår tilgængelighed og trafiksikkerhed er baseret på Tårnby Kommunens trafiktællinger og ulykkesstatistikker samt en trafikvurdering udarbejdet af COWI for Københavns Lufthavn. Trafikvurderingen beskriver den forventede trafikmængder, nuværende trafikale situation på Kystvejen og i rundkørslen, nord for lokalplanoådet. Yderligere er beskrevet de trafikale konsekvenser af forskellige scenarier, hvor der er taget højde for den trafik, der genereres til lokalplanområdet. Den trafikale vurdering forholder sig udelukkende til Kystvejen og dens tilslutninger til øvrige vejnet.

### Eksisterende forhold

Den eneste adgangsvej til lokalplanområdet er Kystvejen, der løber fra Rundkørsel Øst, Ellehammersvej ved Lufthavnen til A.P. Møllers Alle i Dragør Kommune. Kystvejen forbinder Lufthavnens nordområde, Amager Strandvej og Øresundsforbindelsen med Dragør og Lufthavnens Syd- og Østområde. Kystvejen er en offentlig vej, som består af 2 kørebanespor, en fælles sti beliggende i den vestlige side af Kystvejen og en cykelsti beliggende i den østlige side af vejen. På begge sider mellem fællessti/cykelsti og kørebane er der en græsabat.

Den skilte hastighed fra rundkørslen og 1 km mod syd er 50 km/t, herefter bliver den skilte hastighed 60 km/t.

Langs Kystvejen er der placeret to parkeringsanlæg til Lufthavnens passagerer, hvoraf det ene parkeringsanlæg (P15) har direkte adgang til Kystvejen. Adgangen til P17 sker via en sidevej til Kystvejen, der ligeledes giver adgang til DSB klargøringscenter og Spidslastcentralen.

På den vestlige side af Kystvejen er etableret 10 overkørsler fra fragtanlæg, flycatering og andre lufthavnsrelaterede virksomheder. Alle udkørsler er etableret som vigepligtsregulerede udkørsler.

Tårnby Kommune tæller trafikken i den nordlige ende af Kystvejen, mens det er Dragør Kommune der foretager tælling i den sydlige ende af Kystvejen.

Tællesteder fremgår af nedenstående kort



Kommunernes trafiktælling ift. lokalplanområdet

Tårnby Kommune vurderer, at Kystvejens kan klare 12.000 biler pr. døgn. På nuværende tidspunkt er den gennemsnitlige hverdagsdøgntrafik i den nordlige ende på 10.277 biler pr. døgn og andelen af tung trafik er 10,4 %. På baggrund af disse tal vurderes, at vejen ikke er trafikalt belastet.

Størstedelen af trafikken i dag udgøres bl.a. af bilister til Dragør, pendlertrafik til virksomheder langs Kystvejen samt passagerer, der ønsker at parkere i P15 eller P17.

	Nordlige ende	Sydlige ende
Årsdøgntrafik	8.885 biler/døgn	4.578 biler/døgn
Hverdagsdøgntrafik	10.277 biler/døgn	5.256 biler/døgn
Tung trafik, andel	10,4 %	8,7 %
Tung trafik, antal	924 lastbiler/dag	398 lastbiler/dag
Spidstime morgen	955 biler/time	610 biler/time
Spidstime eftermiddag	847 biler/time	498 biler/time
Gennemsnitshastighed	56,6 km/t	53,1 km/t

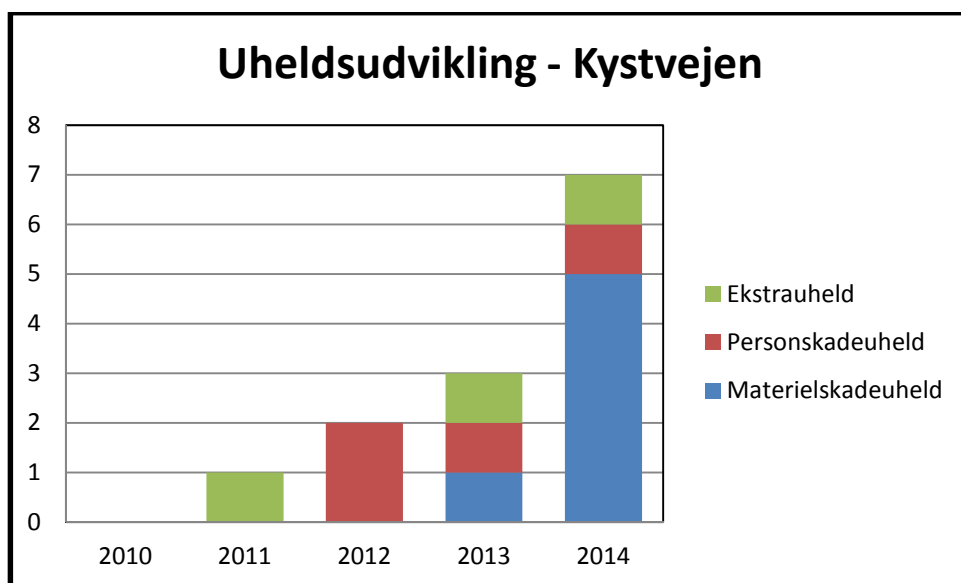
Tabel 2: Data fra Trafiktælling 2015

I tabel 3 ses, at trafikken primært er orienteret mod nord, hvor der er adgang til Øresundsmotorvejen, terminalområdet og Amager Strandvej. Mod syd er der adgang til Københavns Lufthavn Syd og det lokale vejnet i Dragør Kommune.

Rundkørslen Øst er det mest kritiske punkt i trafiksystemet. Rundkørsel Øst er en del af Københavns Lufthavns vejsystem og giver udover Kystvejen adgang til fragtvirksomheder ved Petersdalvej, Øresundsmotorvejen, Amager Strandvej samt terminalerne i Københavns Lufthavn. Tårnby Kommune vurderer, at rundkørslen i spidstimerne allerede på nuværende tidspunkt er belastet af trafikken mellem Kystvejen og Øresundsmotorvej/Amager Strandvej.

### Trafiksikkerhed

I perioden 2010-2014 er der i alt registreret 13 uheld – inklusiv ekstra uheld på Kystvejen.



Figur 3: udvikling i antallet person- og materielskadeuheld, samt ekstra uheld.

Figur 3 viser, at antallet af uheld er steget siden 2010. Ekstrauheld dækker over materielskadeuheld, hvor politiet ikke optager rapport. De involverede parter i personskadeuheldene er bløde trafikanter. Heraf 2 cyklister og 2 fodgænger. Årsagen til de registrerede uheld vurderes at være dels at vigepligt ikke er overholdt samt uopmærksomhed og høj fart.

### Offentlig trafik på Kystvejen

Kystvejen bliver betjent af buslinje 35. Linjen har en rute mellem Københavns Lufthavn og DR Byen station via Dragør. I myldretiden har linjen en frekvens på 3 gange i timen og uden for myldretid en frekvens på 2 gange i timen. Turen mellem kystvejen og DR Byen station tager ca. 35 min.

### Trafikudvikling

I 0-alternativet forventes der ikke de store ændringer i trafikmængden på Kystvejen. Trafikken forventes fortsat at kunne afvikles på Kystvejen men der vil fortsat være problemer med afviklingen til og fra Kystvejen gennem Rundkørsel øst af trafikken i myldretiden.

### Miljøvurdering - Tilgængelighed

I forbindelse med miljøvurderingen af lokalplanen er der udarbejdet trafikberegninger for de primære aktiviteter, som lokalplanforslaget indeholder, se nedenstående tabel 4.

Funktion	Forudsætning	Genereret trafik på Kystvejen nord	Periode for ny trafik
Cargo center	1.000.000 tons/år 20 tons pr. lastbil	400 biler/døgn	Ikke spidstimer
Parkering	1.500 pladser, 90,0 % udnyttelse 8 dage/parkering	338 biler/døgn	Ikke spidstimer
Kontorbyggeri	40.000 m <sup>2</sup>	1.890 biler/døgn	Spidstimer
Car care	120.000 udlejningsbiler pr. år	600 biler/døgn	Jævnt fordelt

Tabel 3: Trafik fra primære aktiviteter ifm. udbygning af lokalplanforslaget.

### Fragt

Etablering af fragtcentre vil medføre en større andel af tung trafik. Trafikmængden fra fragtvirksomheder, vil afhænge af type af fragtvirksomhed og tilhørende lager. Der etableres ikke en direkte adgang til banesystemet ved udbygning af lokalplanområdet. Alt flyfragt der kommer eller skal transporteres med fly skal ind og ud ad de eksisterende fragtterminaler på vestsiden af Kystvejen og ved Peterdalsvej i Rundkørsel Øst.

Hvis der etableres fragtcentre der kan håndtere den forventede vækst i godsomsætningen fra de nuværende 400.000 tons pr. år til 1 million tons pr. år, vil det medføre minimum 400 ekstra lastbiler pr. døgn svarende til forøgelse af den tunge trafik med 43 %. Dertil kommer intern trafik mellem lokalplanområdet og fragtterminaler i forbindelse med banesystemet i Københavns Lufthavn. Trafikken vurderes at være fordelt over hele døgnet, idet fragtfly primært flyver om natten. Etablering af fragtcentre vil ikke påvirke Kystvejen umiddelbart, men flere lastbiler vil belaste rundkørsel øst yderligere, især fordi størstedelen forventes at komme fra motorvejen og via rundkørsel øst.

### Parkering

Lokalplanforslaget giver mulighed for etablering af op til 1600 p-pladser på terræn, hvilket vil medføre yderligere 338 biler pr. døgn. Hvis der anlægges yderligere parkeringspladser i P-huse, kan det samlede antal komme op på 3200 pladser svarende til 720 biler pr. døgn. Der er i lokalplanen ingen begrænsninger på antallet af parkeringspladser der kan etableres i p-hus, så antallet af biler kan således blive højere. Erfaringer med trafikken fra P15 og P17 viser, at denne type trafik i modsætning til pendlertrafikken forekommer jævnt over døgnet og ikke særligt i spidstimerne, da anlæggene hovedsageligt benyttes af charterrejsende, der flyver på alle tider af døgnet.

### Kontor

Lokalplanforslaget rummer mulighed for etablering af op til 40.000 m<sup>2</sup> kontorareal. Beregninger fra COWI viser, at etablering af samtlige 40.000 m<sup>2</sup> vil medføre 1890 biler pr. døgn. En etablering af denne funktion i sit fulde omfang har den største påvirkning på trafikken på Kystvejen. Udover en væsentlig forøgelse af trafikken, så forekommer pendlertrafikken primært i spidstimerne, og derfor vil selv en gradvis udbygning påvirke afviklingen af trafikken gennem Rundkørsel Øst.

### Bilklargøring

Muligheden for at etablere et bilklargøringscenter for biludlejningsfirmaer i Lufthavnen medfører ligeledes mere trafik til og fra lokalplanområdet. Det er beregnet, at placering af et klargøringscenter vil medføre 600 biler pr. døgn. Dette vurderes, at etableringen af et klargøringscenter ikke i sig selv giver problemer i forhold til Kystvejen, men det vil forstærke de eksisterende problemer i rundkørsel øst.



Det er Tårnby Kommunes vurdering, at en fuld udbygning af lokalplanområdet vil medføre en væsentlig forøgelse af trafikken på Kystvejen og dermed rundkørslen. En sammentælling af den generede trafik fra samtlige aktiviteter giver i omegnen af 3428 biler pr. døgn, hvilket medfører, at Kystvejen i sin nuværende udformning vil overskride sin kapacitet. Derudover vil trafikken ikke kunne afvikles igennem rundkørsel øst og der vil være opstuvninger langs Kystvejen, Øresundsmotorvejen og Amager Strandvej.

### **Trafiksikkerhed**

En realisering af lokalplanforslaget vil uanset sammensætning af funktioner i området betyde, at der etableres yderligere overkørsler til Kystvejen. Enhver overkørsel vil udgøre en sikkerhedsrisiko for cyklister og ligeudkørende bilister på Kystvejen. Cykelstien benyttes på nuværende tidspunkt af cykelmotionister og pendlere fra Dragør. Der er ikke etableret fortov langs Kystvejen og antallet af gående vurderes at være lavt. Endvidere vil flere udkørsler primært medfører venstresvingende køretøjer fra Kystvejen, hvorfor det kan blive nødvendigt med etablering af venstresvingsbaner for ikke, at der opstår opstuvninger på Kystvejen.

### **Afværgeforanstaltninger**

I forbindelse med etablering af overkørsler, agter kommunen at stille krav om, at der som hidtil etableres tydelig afmærkning af overkørsler samt at der ikke etableres overkørsler direkte overfor de eksisterende overkørsler. Der er i forbindelse med udbygning af lokalplanområdet mulighed for at etablere trafikreguleringer i forbindelse med ind/udkørsel til området.

I løbet af lokalplanprocessen er antallet af overkørsler fra lokalplanområdet til kystvejen er nedjusteret til 8 inklusiv de tre eksisterende overkørsler til Kystvejen.

I forbindelse med lokalplanprocessen er et tidligere ønske om muligheden for etablering af et taxadepot i lokalplanområdet udgået af lokalplanen, da trafikberegningen viser, at trafikmængden fra et taxadepot vil udgøre en stor belastning af Kystvejen og rundkørslen øst.

### **Overvågning**

Tårnby Kommune vil som hidtil udføre trafiktællinger i den nordlige ende af Kystvejen, og derved løbende følge trafikken fra udbygning af lokalplanområdet – Dragør Kommune tæller trafikken i den sydlige ende af Kystvejen. I dag gennemfører Tårnby Kommune trafiktælling 1 gang om året. Hvis der i forbindelse med udbygning af området kommer klager eller der opstår trafikale problemer, gennemføres flere trafiktællinger for at følge trafikudviklingen.

Der bør, hvis lokalplanforslaget vedtages, udføres en nærmere undersøgelse af, hvordan trafikken mellem Øresundsmotorvejen og Kystvejen skal afvikles i fremtiden. Der bør lægges en strategi/plan i fællesskab med de relevante interessenter omkring hvordan man forbedrer trafik afviklingen i rundkørslen.

## REFERENCER

---

1. *Anbefalede afværgeforanstaltninger for grønbroget tuse i område 1a*, Notat udarbejdet for Københavns Lufthavn af Amphi Consult. 20.10.2015
2. *Bidrag vedr. miljøvurdering af lokalplanforslag for Østområdet*. Notat udarbejdet for Københavns Lufthavn af Amphi Consult. 21.09.2015
3. *Trafikal vurdering*. Notat udarbejdet for Københavns lufthavn af COWI, December 2015.
4. *Forvaltningsplan for Grønbroget Tudse*, Naturstyrelsen, Miljø og Fødevareministeriet 2015